特集④

# 進化するベルギー

## 環境規制・燃料費高騰でバージ輸送が拡大
## EDC運営ではサービス高付加価値化が加速

アントワープ旧市街

パリ、ロンドンなど欧州の大都市に囲まれる地理条件から、欧州のゲートウェーに位置付けられるベルギー。とりわけ、北部フランダース州には欧州第3位の取扱量を誇るアントワープ港はじめ優れた港湾、空港があり、鉄道や道路、運河など発達した内陸輸送網が張り巡らされていることから、多くの企業が欧州域内配送センター（EDC）を構える。州内にひしめく400を越えるEDCでは、言語・文化の異なる欧州各国への配送業務で、サービスの高付加価値化が加速。さらに、環境意識の高まりや燃油価格の高騰から、高密度な運河網を活用したバージ輸送が注目を集めている。環境負荷の低減やエネルギー効率の高さが求められる次世代の物流サービスへの対応でも、独自の優位性を示すフランダース。その進化の現状を、日系進出企業の取り組みとともにリポートする。（神子真人）

## 総　論

### 欧州市場への戦略拠点

フランダースが、多くの企業から欧州市場への戦略拠点に選ばれる理由には①地理条件②インフラ③人材――の3点で優れた特長を持つことが挙げられる。フランダースは、欧州マーケット購買層の約60％が集中するといわれる大経済圏「ブルーバナナ」の中心に位置。ロンドンやフランクフルト、パリなどの大都市がフランダースの半径500km圏内を取り囲むように点在しており、各国へは飛行機や鉄道、高速道路を利用して短時間でアクセスできる。この理想的な地理条件から、各地に自動車や化学、鉄鋼などのさまざまな企業が生産・物流拠点を構えており、この産業集積がフランダースの魅力をより一層、高めている。

欧州各地への輸送には、充実した物流インフラの利用が可能。港湾は、欧州のゲートウェーとして豊富な貨物取扱量を誇るアントワープやゼーブルージュ、ゲント、オステンドの4港に加え、州内に11の内陸港があり、空路ではブリュッセル空港、オステンド空港を利用できる。州内を走る道路や鉄道、運河などの内陸輸送網は、オランダと並び高い密度を有することから、貨物輸送時の利便性も極めて高い。州政府の物流調査・研究機関、フランダース・ロジスティクス協会（V.I.L）のフランシス・ローム氏は「フランダースからは欧州域内すべての地域へ、48時間以内での貨物輸送が可能」と説明する。欧州の中心に位置する地理的条件に加え、高度に発達した輸送インフラが欧州全域への迅速な配送を可能にしているという。

ローム氏

また、雇用面では教育水準が高く、異文化への対応も柔軟な人材を確保できる。特に言語能力の高さは出色で、オランダ語、ドイツ語、フランス語といった欧州の主要言語が交わる位置にあるフランダースでは、多くの住民が複数の言語を自在に操る。OECD（経済開発協力機構）が1990年代後半に実施した調査では、住民の80％が3カ国語、55％が4カ国語以上を話すという結果が出ている。欧州域内で複数の言語圏をまたぐ事業環境にあっても、フランダースの人材を活用することで、スムーズな事業展開が可能だ。

上述のような特長から、フランダースには多くの企業が欧州事業の中核機能を置いてきた。生産やアドミニストレーション、研究開発拠点などを設置する上で格好の条件が整っているという判断だ。

物流面でも、フランダースに製品や部材のEDCを構える国際企業は多い。欧州では、域内の在庫低減や物流フローの最適化を図るべく、欧州各地の配送拠点を集約する動きが加速している。フランダースにはアントワープやゲント港周辺を中心に400を越えるEDCがあり、多くの企業がフランダースを欧州の物流ハブに選んでいることがわかる。日系企業でもトヨタ自動車や本田技研工業、マツダに加え、ダイキンやパイオニアなどがEDCを構えており、欧州域内で効率的な配送体制を確立している。

### 域内物流に独自の強み

フランダースの物流インフラの特長として、高度に発達した内陸輸送網を取り上げたが、近年は原油高や環境対応の観点から、貨物輸送に水運を利用できることがこれまで以上に大きな強みとなっている。水運は、州内に張り巡らされた運河網を活用し、アントワープ港など主要港湾から州内陸部の間で、バージ（はしけ）を利用して貨物輸送を行う。オランダやフランス、ドイツなど欧州各国への輸送も可能で、近年はバージ利用によるコンテナ貨物の取扱量が増加している。フランダース州内陸水運協会のペドラ・デ・ソメル氏は「コンテナ貨物の輸送手段としてのバージの位置付けは、この10年間で劇的に変化した」と語る。フランダース州内の内陸ターミナルが水運を利用して取り扱ったコンテナ貨物は、97年時点では6万TEU弱。これが、07年には50万TEUを超えており、今後さらに増加が見込まれている。バージはトラックよりも燃料コストが格段に安く、物流コストの削減を望む荷主らに水運へのシフトを促しているという。

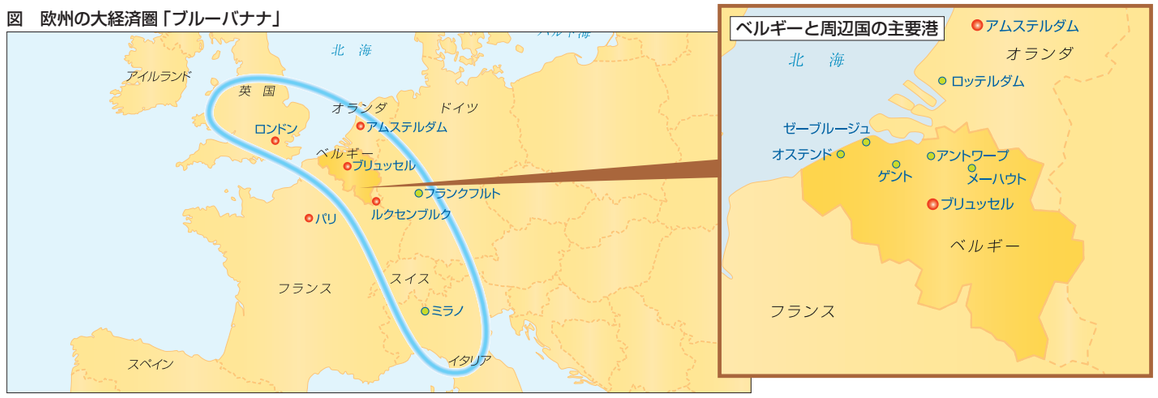
ソメル氏

現在、フランダース州内で貨物輸送に利用される輸送モードの比率は、道路7、列車1.5、運河1.5――という割合。フランダース政府は今後、道路4、運河4、鉄道2を目標に、水運利用を促進していく考えだ。大型貨物やごみなどの輸送手段として利用されてきたバージだが、エネルギー環境の変化がその役割を大きく変えようとしている。ソメル氏は「今後は、コンテナだけでなくパレットや建築用のレンガなど、取扱貨物の種類も多様化するだろう」と予想する。コスト効率の高い輸送手段で、州内各地から欧州各国への輸送が可能な地理条件は今後、さらに競争力を増していくだろう。

また、州内に多くのEDCがあることから、高付加価値物流で高いノウハウを持つことも強みだ。V.I.Lで進出企業のコンサルティングなどを務める、バート・バニューウェンフェウズ氏は「欧州市場には、欧州連合（EU）加盟国だけで27の国があり、製品出荷時には各国向けのカスタマイズが必須となる。こうした加工業務は、配送直前の段階で施すことが有利になるため、EDCは優れた付加価値サービスを提供できなければならない」と語る。欧州市場では、製品の取扱説明書やソフトウエア、衣料のタグなどをそれぞれの

バニューウェンフェウズ氏

図　欧州の大経済圏「ブルーバナナ」




仕向国に応じた言語で提供する必要があり、フランダースはこうした高付加価値物流で世界的にもトップクラスの取扱実績がある。「優れた物流サービスがあるからこそ、多くの企業を誘致できる。高付加価値物流は、州として今後もさらに強化、拡大していきたい」（バニューウェンフェウズ氏）。フランダースに進出する日系物流企業もさまざまな高付加価値サービスに取り組んでおり、EDCとしての機能強化に努めている。

### 物流機能、さらに強化

フランダースは、米不動産大手クッシュマン＆ウェークフィールドが2年ごとに発表する調査で、04年と06年の2期連続で欧州最高のロジスティクス拠点に選出された。欧州のゲートウェーとしてますます注目が高まるなか、相次ぐ企業進出と貨物量の増加から、州内の物流機能はさらなる強化が図られている。主要港湾・空港では大規模な拡張計画や周辺地区の開発が進んでおり、

州政府も進出企業のバックアップを強化している。前出のバニューウェンフェウズ氏は「投資を検討している企業には、進出先として最も有望な地域をV.I.Lが調査し、アドバイスすることもできる」と語る。

また、EUでは近年、07年のEU関税法の改正やAEO（認可事業者）制度の施行など通関手続きの簡素化、迅速化を図る取り組みが進められている。ブリュッセルに拠点を構える欧州の弁護士事務所大手、ロイエンス＆ルフのティエリー・シャロン氏は「関税法の改正やAEOの施行はセキュリティの強化を念頭に置いたものだが、書類手続きのIT化や貨物情報の24時間前申請などによって、貨物到着後の通関が極めて迅速に行えるようになる」と説明する。特に、AEO制度はコンプライアンスの高い企業がメリットを享受できる仕組みで、ロイエンス＆ルフでは進出企業のAEO認可取得もサポートできるという。

シャロン氏

このように、ゲートウェーとしての存在感をますます高めるフランダースで、すでに事業を展開している日系企業はどのような取り組みを行っているのか。次項からは、荷主・物流企業の活動を主要港湾・空港の最新事情とともに紹介する。

## 荷主の動き

### ダイキン・ヨーロッパ

**オステンドにEDC、欧州事業拠点**
**チェコ工場稼働で域内生産向上**

空調機大手のダイキンは、1972年に欧州法人、ダイキン・ヨーロッパを設立。オステンド市に本社と生産工場を構えて、欧州事業を開始した。現在はチェコのピルゼン、ブルノにも生産工場を持つほか、欧州主要18カ国に販社を構え、中東やロシア、トルコなど4カ国に駐在員事務所を設置している。欧州事業の売上高は最近10年間で約8倍と急成長を遂げており、07年はダイキンの連結売上高の2割強に当たる2971億円を稼ぎ出した。

オステンド工場は、主に業務用空調機を生産。敷地面積13万6000㎡、建物面積5万6600㎡で、3万2600㎡の生産工場と倉庫、事務所棟を構える。ダイキンの欧州市場向け業務用機器の95％が、同工場で生産されている。オステンド市は、72年の進出時に空調機の大市場だった英国へのアクセスが良く、工場用地が安価だったことに加え、投資奨励金などの優遇政策もあったことから、欧州の主要生産拠点に選定。部品や製品の調達時に玄関口となるアントワープ港からも120kmと近く、高速道路など内陸輸送網が発達していることもあり、現在もダイキンの欧州事業の主要拠点に位置付けられている。

04年からはチェコでも生産工場が稼働。ピルゼン工場で家庭用空調機、ブルノ工場で空調機の基幹部品となるスイング圧縮機を生産している。ピルゼン工場稼働後は、欧州市場向け製品の域内生産を加速。欧州向け製品の域内生産率は、05年まで全体の55％だったが、06年には73％まで引き上げた。ダイキン・ヨーロッパの冨田次郎・取締役生産本部長は「原則、欧州で販売する製品は欧州で生産する。域内生産率をさらに向上させることで、市場密着型の供給体制を確立したい」と語る。ダイキン・ヨーロッパは、製品を市場の要求に応じて迅速に供給する「ハイサイクル生産」体制をとっており、受注から顧客に配送するまでのリードタイム短縮の観点から、域内生産の拡大に注力している。

ダイキン・ヨーロッパのオステンド本社

欧州域内配送は、ベルギー、イタリアにEDCを設けて、各国に配送している。ベルギーでは、オステンド市内にある7万5000㎡の大型倉庫を英国やフランス、ドイツ向けの配送拠点に位置付けており、オステンド工場で生産された業務用機器を中心に取り扱う。家庭用機器も一部取り扱い、チェコ工場生産分に加え日本などアジアからも輸入している。また、ミラノにはイタリアやスペイン、クロアチア、スロベニアなど各国への配送拠点として6万㎡の倉庫を設置している。ダイキン・ヨーロッパの坪内俊貴・取締役空調営業本部長は「オステンド倉庫は、英国やフランス向けで需要が高い業務用機器を中心に取り扱う。一方、イタリアやスペイン向けでは家庭用機器の需要が非常に高いため、ミラノ倉庫にはピルゼン工場とアジアで生産されたルームエアコンを中心に供給している」と語る。欧州内でも地域によって市場の性質が異なるため、2カ所のEDCを設置することで、リードタイム短縮など、より効率的な供給を実現している。

今後は、特に家庭用機器の需要増加が著しいスペインや、ピルゼン工場など生産拠点のある東欧地域に、10年度までに拠点倉庫を設置したい考え。スペイン拠点は成長市場での供給体制強化を狙い、東欧拠点はポーランドなど東欧市場に加え、ロシア・CIS市場向けの配送拠点としての設置を想定している。空調機器の需要はロシアでも増加傾向にあり、ロシア市場での展開は今後、販売会社や生産工場の建設も含めて検討するという。

TMEの完成車ターミナル（ゼーブルージュ）

### トヨタ・ヨーロッパ

**08年予想取扱台数は41万台**
**スペース拡張、岸壁も追加整備**

トヨタ自動車の欧州法人、トヨタ・モーター・ヨーロッパ（TME）は、70年からブリュッセルに本社を置いて欧州事業を展開。ゼーブルージュ港に完成車物流拠点のトヨタ・ビークルロジスティクス・センター（VLC）、ディーストに部品物流センターを構え、いずれも欧州市場への集約・配送拠点として運営している。さらに、ブリュッセル本社近くのザーベンタムには、世界に4拠点を置くR&D（研究開発）センターのうちの1つを

---

**Focus 1　オステンド港**

**配送拠点、物流施設を誘致**

オステンド港は、フランダース西部の外洋に面し、フランス、オランダの国境からそれぞれ約35㎞に位置。07年の貨物取扱量は約800万㌧で、99年の300万㌧から8年で倍以上に増加した。コンテナ貨物の基幹航路はなく、英国との接続で豊富な便数が運航中のRORO船によるトラックやトレーラーの取り扱いが中心だ。英国へのRORO航路は4港路で、1日の便数はキリングホルム航路1便、ダートフォード2便、ハーウィッチ2便、ラムズゲート航路10便。現在は、より大型の船舶の入港を可能にするため、12年の完了を目指して防波堤の拡大工事も実施中だ。工事完了後は、200m級の大型船の入港が可能になるため、さらなる取扱量の増加が見込めるという。

港湾の後背地では、「プラセンダール計画」を推進中。同計画では、150haの用地面積を確保して生産拠点や物流センターの誘致を図っており、オステンド市周辺地域で3000人の雇用を目指している。計画がスタートした97年からの投資総額は9000万ユーロ超。近年のオステンド港の貨物量増加にも寄与している。用地は「プラセンダール1～4」と「プラセンダールケミ」の5区画に分けて整備されており、物流センターや化学プラントなどの建設が進む。日系企業ではダイキンが1万㎡の倉庫を設置するほか、武藤工業や沖電気などの誘致にも成功しており、すでに総面積の半分は投資が決まっているという。オステンド港湾局のポール・ジェラルド港湾局長は「プラセンダールに投資を決めれば、さまざまな優遇政策が得られるほか、進出時の煩雑な手続きも、プラセンダールが代行できる」と語る。

ジェラルド港湾局長

---

**Focus 2　ゼーブルージュ港**

**コンテナ取扱量、07年は22％増**

ゼーブルージュ港は、古都ブルージュから北へ15kmの北海沿岸に位置し、新車積み出し港としては欧州最大の取扱量を誇る。近年は、コンテナ貨物の取扱量も急増しており、07年は06年比22％増の202万TEUと大幅な伸びを記録した。コンテナ貨物の取扱量は、03年時点で約100万TEUに過ぎなかったが、わずか4年で2倍に拡大。現在は、ゼーブルージュ港全体の取扱量の約半分を占めている。

2カ所のコンテナターミナルは、PSA、APMターミナルの2社がそれぞれ運営している。近年のコンテナ貨物の著しい増加から、PSAはアルバートⅡドック北部に新ターミナルを建設しており、09年にも稼働を開始する予定。新ターミナルの完成で、ゼーブルージュ港全体のコンテナ貨物の取扱能力は500万TEUまで拡大する見込みだ。ゼーブルージュ港湾局のパトリック・カウンベルグ・アシスタントマネージャーは「近年は、トランシップ港としての需要も高まっている」と語る。ゼーブルージュ港には、マースクやTNWA、CMA-CGMといったメガキャリア／アライアンスだけでなく、C2C、サムスキップ、ユニフィーダーなどのフィーダー船社も数多く寄航。航路網は南欧、英国、バルト海／北欧地域に伸びている。このフィーダー網の充実に加え、ロッテルダムやハンブルクといった主要港と比較して混雑も少ないことなどが、トランシップ貨物を取り込む上での大きな強みとなっている。

カウンベルグ氏

07年の完成車取扱台数は14％増の220万台で、引き続き欧州第1位。港湾地区に自動車専用船ターミナルを構えるトヨタの完成車をはじめ、ゼーブルージュ港最大の面積と完成車の取扱台数があるICOターミナルなどで、各種メーカーの完成車を取り扱う。自動車専用船は、英国はじめスカンジナビア半島や地中海向けなどで1日20便以上が運航されており、欧州各地への豊富なスケジュールも強みだ。

設置。欧州市場向け完成車の研究開発を行っており、フランダース州を欧州戦略の中核拠点に位置付けている。

欧州市場向け完成車のゲートウェーとなるゼーブルージュ港のVLCは、42万㎡の敷地に完成車1万9500台を収容可能。自動車専用船が横付けする岸壁から直接、駐車スペースへの荷役ができる。VLCでは現在、ターミナルの拡張計画も進めており、09年中旬までに駐車スペースを約4万㎡拡大するほか、726m・2バースの岸壁を整備する。稼働中の2バースに加え、さらに2隻の横付けが可能となるため、09年以降は取扱台数のさらなる増加が見込まれている。

TMEの欧州市場向け完成車輸送は、以前は欧州ゲートポートにロッテルダム、シェルブール、アントワープの3港を利用していたが、01年からすべてゼーブルージュ港に集約し、VLCを稼働させた。VLCを経由する完成車は、日本や英国はじめトヨタ自動車が生産拠点を置く世界各国から輸入され、ベネルクス諸国やフランス、ドイツ向けを中心に、欧州各国へ配送される。域内配送はトラック輸送のほかに、ドイツや中東欧諸国向けで鉄道を組み合わせたり、北欧や英国、ギリシャ向けなどで海上輸送を利用する。

VLCの08年取扱予想台数は、前年比5.5％増の41万1000台。過去最高を記録した06年の41万5000台に次ぐ取り扱いを見込んでいる。予想台数の内訳は①欧州域内外から域内へのPDI（納車前整備）配送＝17万台②域内外からフランス域内ハブへのトラック輸送＝6万4600台③チェコ・フランス域内ハブから域内外への海上輸送＝11万2450台④域内外から中東欧地域への内陸輸送＝3万9800台⑤域内外から北欧諸国などへのトランシップ車両＝4万1200台。取扱台数が最も多い①は、ベルギー国内やオランダ、ドイツ向け車両にPDIサービスを提供している。VLC内に設置されたPDIセンターで、各種検査やオプション取り付けを行い、仕向国ごとに各言語圏のマニュアルを付ける業務もある。

ブリヂストンのゼーブルージュELC

## ブリヂストン・ヨーロッパ

### サプライチェーン改革推進 配送経路見直し、物流費削減

ブリヂストンの欧州統括法人、ブリヂストン・ヨーロッパは90年からブリュッセルに本社をおいて、欧州事業を展開。欧州域内に7カ所の生産工場と17カ所の営業拠点を構え、スタッフは1万2000人。欧州タイヤ市場での占有率は約15％で、07年の欧州連結売上高は約30億ユーロにのぼる。小型～高級車用までさまざまなタイヤを生産しており、対象車種や品質に応じて、デイトン、ファイアストーン、ブリヂストンと複数ブランドを展開している。近年は、中東欧展開を拡大しており、現在、ポーランドに2カ所目の生産工場を建設している。

ブリヂストン・ヨーロッパは、05年から欧州域内でサプライチェーンの抜本的な見直しを図る、「Kaname（要）」プロジェクトをスタート。07年までに、欧州各国に設置していた中間配送拠点を、ベルギー・ゼーブルージュ、スペイン・マドリード、チェコ・ピルゼン近郊の3拠点に集約し、欧州配送拠点（ELC）に位置付けた。さらに、ELCを経由せずに工場から地域倉庫（RDC）へ直接配送するルートも設けるなど、291レーンあった配送ルートを79レーンに圧縮。配送頻度を大幅に減らすことで、07年の売上高に占める物流コストをプロジェクト施行前（04年実績）の8.4％に対して7.2％まで引き下げた。ブリヂストン・ヨーロッパのイリ・ウィレムス・シニアマネージャーは「各国がそれぞれ在庫管理を行う従来の体制よりも供給の柔軟性が高まったため、過剰在庫や販売機会の損失も減った」と語る。今後は、これまでに構築した新体制の微調整を進める方針だ。

ウィレムス氏

ブリヂストン・ヨーロッパのタイヤ製品のうち約3割を取り扱うゼーブルージュELCは敷地面積13万9000㎡、建物面積8万8500㎡で、タイヤ製品の物流センターとしては欧州最大。120万本の製品が保管できる。38台のタイヤ専用リーチトラックなど、充実した設備を持ち、倉庫内は一部保税蔵置も可能だ。07年は、入出庫ともそれぞれ約700万本ずつを取り扱い、08年はともに800万本ずつを見込んでいる。コンテナベースでは入出庫とも約2万4000TEUずつ、全体で4万8000TEUを取り扱い、06年比約30％増と大きく取扱量を伸ばした。入庫は日本発を中心に大半を遠洋航路で輸入し、出庫は欧州各国のRDC向けで欧州域内航路の利用が多い。ウィレムス・シニアマネージャーは「ゼーブルージュのメリットは、海上輸送サービスが遠洋、欧州域内の双方で充実している点だ。特に、域内配送では海上利用で各国RDCへスムーズに輸送できる」と語る。トラック輸送も利用しているが、入庫では10％以下、欧州各国への配送でも15％と割合は少ない。

## ホンダ・ヨーロッパ

### ゲント港湾地区に大規模物流センター 完成車・補修部品など

本田技研工業の欧州および中近東、アフリカ域内物流を統括するホンダ・ヨーロッパ（Honda Europe NV）は78年設立。ゲント港湾地区に本社を置き、2輪車（3万㎡）、4輪車（45万㎡）の完成車輸送基地と、補修部品のパーツ・センター（5万4000㎡）などを運営。総面積は70万㎡以上にのぼる。近郊のアールストでも、従来から5万㎡の部品倉庫を運営してきたが、新たに08年4月に3万㎡の倉庫を開業。アールストでは板金も含めた大型パーツを中心に取り扱っている。

ホンダ・ヨーロッパのパーツ・センター

ゲント港のパーツ・センターでは、小型部品を中心に20万種以上の補修部品を取り扱う。スタッフは300人以上を配置。稼働初期から部品の仕分け用に大型ソーターを導入するなど、オペレーションの効率化を図ってきた。部品の入庫は毎日約25FEUで、そのうち約半数を日本から輸入するほか、米国やメキシコ、欧州各国の工場からも輸送されている。ゲント港はアントワープやゼーブルージュなどの国内主要港に加えロッテルダムからも近く、鉄道やバージによる内陸輸送も発達していることから、条件に応じて利用港を変更するなどの対応が可能。このため、ホンダ・ヨーロッパは部品物流に限らず、完成車物流でも多様な輸送モードを利用している。

パーツ・センターに入庫された部品は、検査・梱包（こんぽう）後、倉庫内で保管する。特に緊急性の高いものは、入庫後すぐに出荷する場合もある。トラック便は1日40台を運行しており、オーダーから最長48時間、地域によっては24時間以内に、欧州全域6000店以上のディーラーに配送している。パーツ・センターに集まる全部品のうち、76％は英国、ドイツ、イタリア、スペイン、オーストリア、スウェーデンの6拠点に設置されている地域ハブ、ホンダロジスティクスセンターズ（HLCs）へ分散。さらに各国の部品ハブを経由して販売店まで配送される。HLCs輸送分以外は、ロシア、南アフリカ、ウクライナ、スイス、トルコ、レバノン、ヨルダン向けなどがあり、それぞれ各国の部品センターを経由して販売店へ配送する体制を取っている。

また、2輪車の完成車輸送では、環境対応を強化している。梱包材の使用を減らすため、距離の短い輸送ではなるべく梱包をせずに輸送している。日本や米国、アジア諸国からの海上輸送では梱包を施すが、スペイン、イタリア工場からは梱包をしない状態でトラック輸送している。集約後の域内配送でも、ベルギー国内向けは非梱包の状態で出荷するほか、オランダやフランス、ドイツ向けでも、売り渡し後の国内配送では非梱包の状態で輸送されているという。部品輸送でも、日本からの輸送に使用するリターナブル・パレットをパレットのみ返送するなどしており、梱包材の再利用を促進している。

## Focus 3 ゲント港

### 原油高騰で、内陸港の強み際立つ

ゲント港は、ゲント／テルノイゼン運河沿いの内陸河川港。パナマックス型船舶の航行も可能な全長約30kmの運河はスケルト川を経由して北海に通じており、外航貨物を多く取り扱っている。鉄道や高速道路、運河など各種内陸輸送網が接続する利便性から、後背地には自動車や鉄鋼、化学、食品関連産業が多く進出。本田技研工業とボルボが完成車や補修部品のEDCを置くほか、アルセロール・ミタルも鉄鋼プラントを構えるなど、運河沿いは一大工業地帯になっている。

運河沿いの鉄鋼プラント

ゲント港の年間貨物取扱量はおよそ4300万㌧。うち外航貨物は2500万㌧で、鉄鋼や石炭などのドライバルク1700万㌧ほか、リキッドバルクやブレークバルクも取り扱う。また、ベルギー国内やオランダ、ドイツ、フランスなど周辺国につながる運河網を活用したバージ輸送も発達しており、鉄くずなどの鉄鋼原料を中心に年間取扱量は1800万㌧に上る。現在、進行中のスケルト川／セーヌ川間の河川航路工事が完了すると、フランス側へ大型のバージによる輸送が可能になるため、将来的にはさらに取扱量が増加すると見られている。

スヘールズ氏

ゲント港営業部門のマルク・スヘールズ氏は「昨今の燃油価格の高騰が、ゲント港の競争力を高めている」と語る。ゲント港から北海までは約80kmの距離があるが、内陸部まで海上利用で輸送することになるため、輸送コストを安く抑えられるという。加えて、欧州全域への輸送にはバージの利用が可能なため、内陸輸送費を大幅に削減できる環境が整っている。また、ロッテルダムなどの大港湾と比較して、倉庫のキャパシティにも余裕があるため、賃料、スペースともに有利な条件で利用できるという。後背地への企業誘致も活発に進めており、「大企業から中小企業まで、あらゆる企業の投資を歓迎する」（スヘールズ氏）という。

今後は、ゲント港としては初となるコンテナ専用ターミナルも建設される。新ターミナルは、運河左岸地域のクルイゼンドック南部に、16haを整備し、08年10～11月にかけての供用開始を予定している。当初は移動式クレーン2基で荷役が行われるが、09年前半までにガントリークレーンを導入する。岸壁延長240mの1バースで河川用の船舶、同216mの1バースで近海航路船の荷役を行う予定で、10年には鉄道の引き込み線も整備されるという。